

# 新たな交通システム導入基本方針

## —目次—

1. 新たな交通システムの目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 2
2. 新たな交通システム導入シナリオ・・・・・・・・・・・・ P 3
  - (1) 第1期導入について
  - (2) 第1期導入以降について
3. 第1期導入区間における事業概要・・・・・・・・・・・・ P 5
  - (1) 走行空間について
  - (2) 車両について
  - (3) B R T 駅について
  - (4) サービス内容について
  - (5) 事業方式について
  - (6) 運行事業者について
  - (7) 導入スケジュールについて
4. 第1期導入区間における事業と併せて取り組む事項・・・・・・・・ P 8
  - (1) 郊外との連携について
  - (2) バス路線網，料金体系再構築について
  - (3) トータルデザインについて
  - (4) その他
5. 第1期導入以降の展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 9
  - (1) 第2期導入区間について
  - (2) 郊外へのB R T 延伸について

平成24年2月

新潟市

## ■ はじめに

新潟市は、超高齢社会や環境問題への対応、まちなか再生や拠点性の強化、健幸都市づくり、安心安全といった社会的要請があるなか、新潟らしいコンパクトなまちづくりとして「多核連携型都市」を目指し、交通施策と連動したまちづくりを推進しており、市民の快適で安心な暮らしを支え、過度に自動車に依存しなくても誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けた取り組みを進めています。

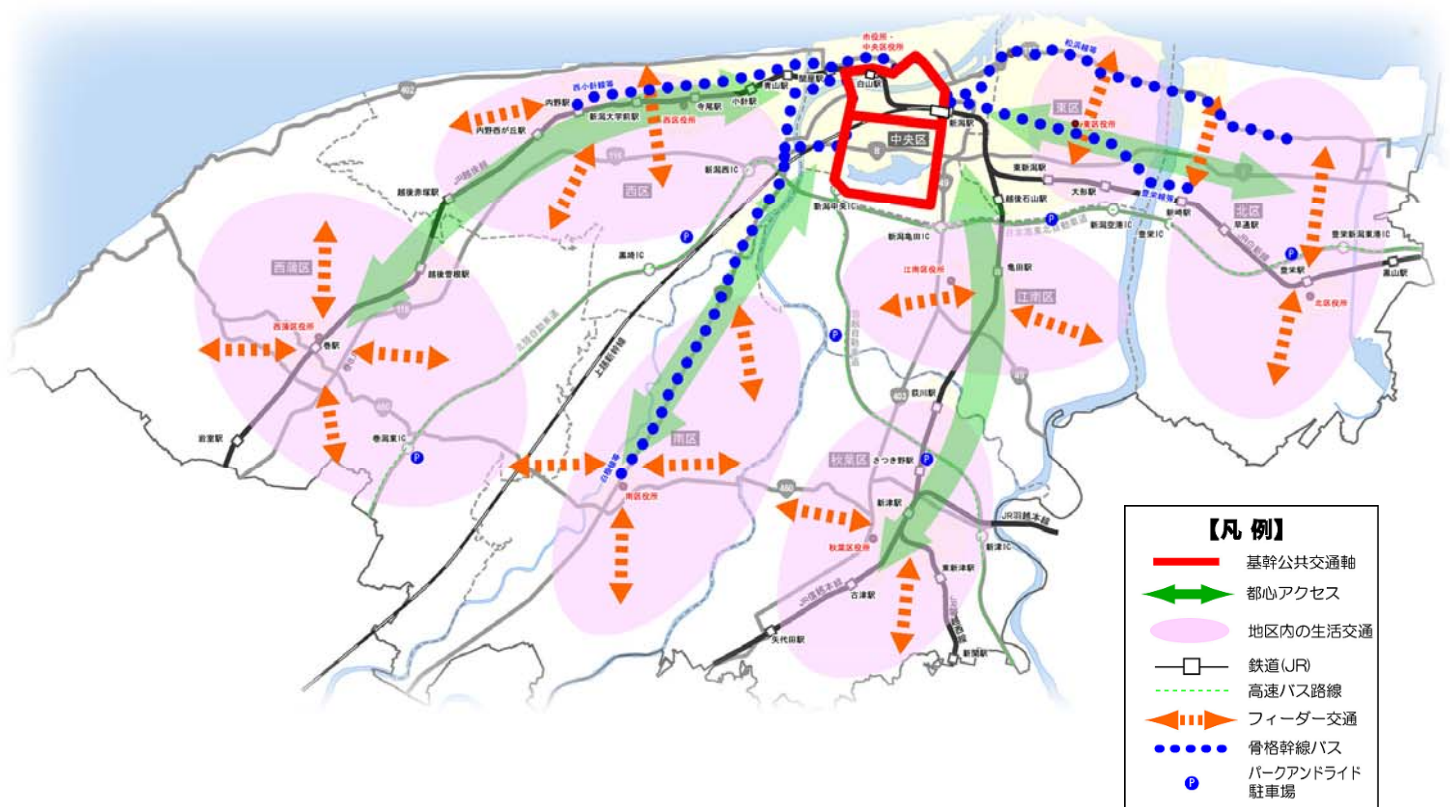
本市の公共交通は、地域のニーズや人の移動特性等を考慮して、3つの視点から公共交通の利用環境を整備し、全市的な公共交通ネットワークの強化を目指しています。

一つ目は、『地域内の公共交通の確保』です。各地域の特性に応じて生活交通を確保していきます。二つ目は、『都心アクセスの強化』です。都心と各地域の交通拠点を結ぶ鉄道とバスを強化し、都心に行きやすい交通環境を整備していきます。三つ目は、『基幹公共交通の強化』です。高次都市機能が集積している都心の主要拠点を結び、市民をはじめ都心を訪れる方々がその機能を楽しむやすい環境づくりに向けて、自動車を使わなくても移動しやすいサービスレベルの高い交通環境を整備していきます。

本基本方針では、3つの視点のうち基幹公共交通軸の強化について、平成23年5月に新潟市新たな交通システム導入検討委員会による「新たな交通システム導入に関する提言」を受け、新潟市として検討した結果、これから具体的な作業を進めるにあたっての導入方向性についてお示したものです。

今後市民の皆様より広くご意見をいただくとともに、警察、道路管理者、交通事業者など関係者の理解・協力を得ながら早期実現を目指していきます。

■新潟市が目指す公共交通ネットワーク図



## 1. 新たな交通システムの目標

■まちなかを訪れるすべての人が、気軽で快適に移動できる利用環境を実現します。

○現状の公共交通に関する課題を解消します。

▶わかりやすさ, 定時性, 乗換環境, バス待ち環境, 路線バスと一般交通の交錯減少など

○現状よりも質の高いサービスを提供します。

▶快適性 (ゆったり乗れる), 速達性, 料金システム, バリアフリー, 案内表示など

■新潟市の顔である都心の魅力向上に寄与します。

▶まちのシンボル, 乗ってみたいくなるようなデザインなど

■快適な都市環境を目指します。

▶環境負荷の軽減, 人と公共交通優先の空間など

■持続可能なまちづくりに寄与します。

▶公共交通体系の再構築, まちなか活性化など

## 2. 新たな交通システム導入シナリオ

### (1) 第1期導入について

<ルート>

○新潟駅～万代～古町～市役所～白山駅を第1期導入区間とし、早期実現を目指します。

▶まちなかにおける道路機能の役割分担について、自動車の動線は、当面柳都大橋（広小路）、昭和大橋（一番堀）、東堀通り、西堀通りとし、公共交通中心の動線を東大通り～萬代橋～榎谷小路～東大通り～旧電車通りと位置付けます。

<システム>

○早期に **BRT**\* を導入します。

\* BRT (Bus Rapid Transit, 次世代型バスシステム) : 在来バスを高度化した交通システム

◇低床型でスタイリッシュな高機能バス(2両連結の連節バス)が主に道路上に設けられた専用走行路を走行。

◇停留所は地上に設置。

◇バス車両を使用するので、郊外などで一般道路への乗入れも可能。



ナント（フランス）・BRT

#### ■導入ルート図





## (2) 第1期導入以降について

### <ルート>

- 新潟駅～鳥屋野潟南部を第2期導入区間とし、検討を進めていきます。
- 基幹公共交通軸\*1のその他区間については、既存公共交通の強化により、第1，2期導入区間との連携を図りながら、将来的な導入可能性について模索していきます。

### <システム>

- 将来的なLRT\*2への移行の判断については、新潟駅高架下交通広場の供用の目処がつく頃に社会環境を十分に考慮し行います。

※ 将来的に万代島ルート線が寄居町交差点（日銀前）まで延伸する際には、ルートについて再度見直しを図る可能性があります。

\*1 基幹公共交通軸：都心を中心に主要な拠点を結ぶ公共交通の軸

\*2 LRT(Light Rail Transit, 次世代型路面電車システム)：従来の路面電車を高度化した交通システム

◇低床型でスタイリッシュな路面電車が道路上に設置された線路を走行。

◇停留所は地上に設置。

◇線路を整備しないと運行できないが、電気を動力とするため車両から排気ガスを排出しない。



ナント（フランス）・LRT

### 3. 第1期導入区間における事業概要

#### (1) 走行空間について

- 新潟駅～古町：BRTの走行性やわかりやすさ、将来的なLRT移行の可能性等を考慮し、道路中央部における専用走行路の配置を目指します。
- その他区間の走行空間にあっては、警察・道路管理者と連携し、走行性の確保を目指します。
- 専用走行路などにおけるBRTの円滑な運行について、警察や道路管理者と連携しながらドライバーへの周知・誘導に取り組みます。



ナント（フランス）・専用走行路



榎谷小路・走行イメージ

#### (2) 車両について

- まちのシンボルとなる連節バスを導入します。



連節バス（ナント）



連節バス（クリチバ〔ブラジル〕）



乗降ステップ（ナント）



車内（ナント）

### (3) BRT 駅について

○既存の停留所を参考に，BRTの効果的な運行が可能となるよう配置します。

※ これまでのバス停とは異なり，わかりやすくシンボリックにすることで，駅として認識されるような施設とします。

#### ■停留所イメージ

○ナント



○クリチバ



#### ■関連施設

○上屋（富山市）



○運行情報案内（ナント）



○ベンチ（ナント）



### (4) サービス内容について

○時刻表を気にしなくてすむ運行頻度を設定します。

○現行より利用しやすい料金制度を設定します。

### (5) 事業方式について

○持続可能な交通システムとするため，新潟市等の公共が車両・走行空間・BRT駅・運行管理設備などを整備・所有し，運行事業者は運行・維持管理・車両基地の空間確保などを行う，官民の役割分担を明確にした公設民営方式とします。なお，車両・関連施設は運行事業者に貸与します。

### (6) 運行事業者について

○運行事業者については，新潟市全体のバス路線の再編，集約，郊外バスからの乗継との連携が重要であるため，既存交通事業者に第一提案権を付与し，その提案内容について情報公開をしながら第三者機関により審査し決定します。提案内容が選定基準を満たさない場合は，改めて公募します。

## (7) 導入スケジュールについて

- 第1期導入区間について、平成26年度のBRT導入を目指します。
- 平成24年度に専用走行路の都市計画決定を目指します。



## 4. 第1期導入区間における事業と併せて取り組む事項

### (1) 郊外との連携について

- 郊外からの路線バスについて、専用走行路への一部乗り入れなどBRTと連携を図り、路線の見直しを行いながら、公共交通機関の利便性向上を目指します。
- 乗換の定着を図るべく、乗り換え利用者に対するインセンティブの導入を検討します。
- 郊外からの利便性を確保しつつ、円滑な乗り継ぎが可能となるように交通結節点を整備します。併せて、市民ニーズに対応した様々な機能の導入可能性について検討します。

### (2) バス路線網、料金体系再構築について

- BRT導入を契機として、路線バス全体のサービスのあり方について既存交通事業者とともに見直します。

### (3) トータルデザインについて

- BRTの導入に際しては、統一感のある洗練されたデザイン（トータルデザイン）となるよう市民とともに検討していきます。

### (4) その他

- マイカーから公共交通への転換促進に向けて、継続的に取り組んでいきます。
- 導入ルート沿線における荷捌き活動やタクシー乗降空間については、周辺の道路空間を活用することにより代替スペースを設置するなどの方策を、地元関係者や警察、道路管理者とともに検討していきます。
- まちなかにおける快適な自転車の走行空間を確保するため、榎谷小路以外のルートへの誘導方策について検討していきます。
- 沿線の商業施設等の協力を得ながら、新たなバス待合場所を創出していきます。

## 5. 第1期導入以降の展開

### (1) 第2期導入区間について

- 新潟駅～鳥屋野潟南部間については、新潟駅高架下交通広場の供用に併せて導入を目指します。
- 弁天線においては、走行空間の確保に向けた取り組みを段階的に進めます。

### (2) 郊外へのBRT延伸について

- BRT専用車両の、骨格幹線など一部郊外バス路線への直通運行について検討していきます。